

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN UDARA
(Studi Kasus pada PT. Garuda Indonesia)

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh Gelar Sarjana
Hukum pada Fakultas Hukum UPN “Veteran” Jawa Timur



Oleh :

VINNA VANINDIA
NPM. 0871010016

YAYASAN KESEJAHTERAAN PENDIDIKAN DAN PERUMAHAN
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWA TIMUR
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
SURABAYA
2012

PERSETUJUAN MENGIKUTI UJIAN SKRIPSI

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN
UDARA
(Studi Kasus pada PT. Garuda Indonesia)

Disusun Oleh :

VINNA VANINDIA
NPM. 0871010016

Telah disetujui untuk mengikuti Ujian Skripsi

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

H. Sutrisno, SH.M. Hum
NIP.19510504 198803 1 001

Fauzul Aliwarman, SHi, M.Hum
NPT. 3 8202 07 0221

Mengetahui
DEKAN

Harvo Sulistyantoro, SH, MM
NIP.1960212 198803 1 001

PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN REVISI SKRIPSI

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN UDARA
(Studi Kasus pada PT. Garuda Indonesia)

Disusun Oleh :

VINNA VANINDIA

NPM. 0871010016

Telah mengikuti Ujian Skripsi
Menyetujui,

Pembimbing Utama

Tim Penguji

1)

H. Sutrisno. SH.M. Hum
NIP.19510504 198803 1 001

H.Sutrisno.SH.M.Hum
NIP.19510504 198803 1 001

2)

Pembimbing Pendamping

Subani, SH, M.Si
NIP.19620625 199103 1 00

3)

Fauzul Aliwarman, SHi, M.Hum
NPT. 3 8202 07 0221

Haryo Sulistyantoro, SH, MM
NIP.1960212 198803 1 001

4)

P.Handoko, SH, MM
NIP .19660926 199203 1 001

Mengetahui
DEKAN

Haryo Sulistyantoro, SH, MM
NIP.1960212 198803 1 001

PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN UDARA
(Studi Kasus pada PT. Garuda Indonesia)

Disusun Oleh :

VINNA VANINDIA
NPM. 0871010016

Telah dipertahankan dihadapan dan diterima oleh Tim Penguji Skripsi
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum
Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur
Pada tanggal 31 Januari 2012

Pembimbing Utama

Tim Penguji

1)

H. Sutrisno. SH.M. Hum
NIP.19510504 198803 1 001

H.Sutrisno.SH.M.Hum
NIP.19510504 198803 1 001

2)

Pembimbing Pendamping

Subani, SH, M.Si
NIP.19620625 199103 1 00

3)

Fauzul Aliwarman, SHi, M.Hum
NPT. 3 8202 07 0221

Harvo Sulistvantoro, SH, MM
NIP.1960212 198803 1 001

4)

P.Handoko, SH, MM
NIP .19660926 199203 1 001

Mengetahui,
DEKAN

Harvo Sulistvantoro, SH, MM
NIP.1960212 198803 1 001

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Vinna Vanindia
Tempat/Tgl Lahir : Palangkaraya/31 Agustus 1990
NPM : 0871010016
Konsentrasi : Perdata
Alamat : Puri Jimbaran Regency kav.28 Surabaya

Menyatakam dengan sebenarnya bahwa skripsi saya dengan judul :
“PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN UDARA
(Studi Kasus pada PT. Garuda Indonesia)” dalam rangka memenuhi syarat untuk
memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas
Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur adalah benar-benar hasil karya
cipta saya sendiri, yang saya buat sesuai dengan ketentuan yang berlaku, buka
hasil jiplakan (plagiat).

Apabila dikemudian hari ternyata skripsi ini hasil jiplakan (plagiat) maka
saya bersedia dituntut di depan Pengadilan dan dicabut gelar kesarjanaan saya
(Sarjana Hukum) yang saya peroleh.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dengan
penuh rasa tanggung jawab atas segala akibat hukumnya.

Mengetahui

Surabaya, 11 januari 2012

A.n. Ketua Program Studi
Sekprodi

Penulis,

(Fauzul Aliwarman SHi, M.Hum)
NPT. 3 8202 07 0221

Vinna Vanindia
NPM. 0871010016

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWA TIMUR
FAKULTAS HUKUM

Nama Mahasiswa : Vinna Vanindia
NPM : 0871010016
Tempat Tanggal Lahir : Palangkaraya, 31 agustus 1990
Program Studi : Strata 1 (S1)
Judul Skripsi :

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN UDARA
(Studi Kasus pada PT. Garuda Indonesia)

ABSTRAKSI

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perlindungan hukum bagi penumpang angkutan udara. Penelitian ini menggunakan metode yuridis-empiris. Sumber data diperoleh dari literatur, perUUan dan penelitian yang dilakukan pada PT. Garuda Indonesia. Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa perlindungan hukum bagi angkutan udara merupakan tanggung jawab dari PT. Garuda Indonesia sebagai pengangkut kepada penumpang. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik-turun pesawat udara. Hal inilah yang menjadi masalah apabila pengangkut dalam hal ini adalah PT. Garuda Indonesia tidak melaksanakan kewajibannya bila mengalami kesalahan operasional penerbangan.

Kata Kunci : Perlindungan Hukum, Penumpang, Angkutan Udara.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan syukur kepada Tuhan Yang Maha Kuasa penulis telah memberanikan diri menyajikan Skripsi ini dengan judul:

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ANGKUTAN UDARA (STUDI KASUS PADA P.T GARUDA INDONESIA)

Meskipun telah penulis usahakan semaksimal mungkin untuk tidak membuat banyak kesalahan dalam menyusun Skripsi ini, namun dalam kenyataannya tidak dapat dihindari. Dan penulis harapkan segala kekurangan dan kesalahan dapat disempurnakan untuk masa selanjutnya.

Penulis yakin bahwa skripsi ini jauh lebih dari sempurna, oleh karena itu penyusun mengharapkan kritik, teguran dan saran yang bersifat membangun dari pembaca yang budiman demi penyempurnaan selanjutnya, penulis menyampaikan rasa terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Haryo Sulistiyantoro, S.H., M.M selaku Dekan pada Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.
2. Bapak Sutrisno, S.H., M.Hum selaku Wadek I Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur. Dan sebagai dosen Pembimbing Utama yang selama ini memberikan motivasi dan serta masukan-masukan yang sangat membangun.
3. Bapak Drs. Ec. Gendut Sukarno, MS. selaku Wadek II Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur
4. Bapak P. Handoko, S.H. S.So. MM. Selaku Kaprogdi Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

5. Bapak Fauzul Aliwarman, SHi, M.Hum. Selaku Dosen Pembimbing Pendamping Skripsi yang telah banyak memberikan pengarahan dan bimbingan kepada penyusun dalam penyusunan Skripsi ini.
6. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.
7. Seluruh Bapak dan Ibu Staf Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.
8. Papa - Mama tercinta saya yang dengan sabar telah memberikan dorongan baik moril maupun materil untuk selesainya Skripsi ini.
9. Dan tidak lupa untuk kekasih saya tercinta Rahmanu Wijaya S.H, MH yang telah memberikan support dan motivasi saya dalam penyusunan Skripsi ini.
10. Teman-teman yang memberikan masukan serta motivasi dalam pembuatan Skripsi ini.

Harapan penulis walaupun kecil semoga Skripsi ini bermanfaat bagi pembaca. Dan penulis tidak lupa mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan masukan atau kritikan dalam penyempurnaan Skripsi ini.

Surabaya, Januari 2012

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
HALAMAN REVISI	iv
SURAT PERNYATAAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	vii
ABSTRAK	viii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	7
1.4 Manfaat Penelitian	7
1.4.1 Manfaat Teoritis	7
1.4.2 Manfaat Praktis.....	7
1.5 Kajian Pustaka	8
1.5.1 Pengertian Perjanjian	8
1.5.2 Pihak-pihak dalam Perjanjian	9
1.5.2.1 Pihak Penumpang	9
1.5.2.2 Penumpang Angkutan Udara	10
1.5.3 Hak dan Kewajiban para Pihak dalam Angkutan Udara	11

1.5.4 Hak dan Kewajiban Pengangkut	11
1.5.5 Konsumen	13
1.5.6 Hak Penumpang	13
1.5.7 Kewajiban Penumpang	14
1.5.8 Hubungan Hukum dan Dokumen dalam Pengangkutan	14
1.5.9 Asas-asas Hukum Pengangkutan	18
1.5.10 Syarat-syarat sah Perjanjian	23
1.5.11 Perjanjian Angkutan Udara	24
1.5.11.1 Pelayanan	25
1.5.11.2 Keselamatan	26
1.5.11.3 Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi	26
1.5.12 Perlindungan Hukum bagi Pemakai Jasa Angkutan Udara	27
1.5.13 Syarat-syarat umum Pengangkutan	31
1.6 Metode Penelitian	36
1.6.1 Pendekatan Masalah	36
1.6.2 Jenis Penelitian	36
1.6.3 Teknik Analisis Data	40
1.7 Sistematika Penelitian	41

BAB II PERLINDUNGAN HUKUM PADA KONSUMEN SELAKU PENGGUNA JASA GARUDA INDONESIA AIRWAYS

2.1 Hasil Penelitian pada P.T Garuda Indonesia	43
2.1.1 Keberangkatan Domestik	44
2.1.2 Kedatangan Domestik	46

HALAMAN PERSETUJUAN UNTUK MENGIKUTI SEMINAR PROPOSAL

JUDUL PENELITIAN : PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG
ANGKUTAN UDARA (STUDI KASUS PADA P.T
GARUDA INDONESIA)

Nama Mahasiswa : Vinna Vanindia

NPM. : 0871010016

Jurusan : Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Telah disetujui untuk mengikuti Seminar Proposal

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

H. Sutrisno, SH, M.Hum.
NIP. 1960212 198803 1 001

Fauzul Aliwarman, SH, M.Hum
NPT. 3 8202 07 0221

Mengetahui

A.n. Ketua Program Studi
Sekprogdi

Fauzul Aliwarman, SH, M.Hum
Npt. 3 8202 07 0221

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang. Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antar bangsa, dan memperkuat kedaulatan negara. Sebagai negara berkembang, bangsa Indonesia harus melaksanakan pembangunan nasional di segala bidang, di semua aspek kehidupan manusia baik materiil maupun spiritual. Pembangunan yang dilaksanakan bangsa Indonesia merupakan rangkaian gerak perubahan menuju kepada kemajuan. Salah satu sarana yang menjadi sasaran pembangunan nasional adalah bidang ekonomi, karena perekonomian suatu negara memegang peranan penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan di negara tersebut. Keberhasilan pembangunan perekonomian di suatu negara yang didukung dengan sektor moneter, fiskal dan stabilitas nasional yang mantap, memungkinkan negara tersebut akan lebih mudah dalam mencapai keberhasilan pembangunan di segala aspek kehidupan masyarakat, sehingga kesejahteraan masyarakat dengan segera dapat

terwujud. Sejalan dengan berkembangnya perekonomian di Indonesia terutama dalam peningkatan produksi barang dan jasa, maka perlu sekali adanya sarana guna menunjang mobilitas orang, barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat yang lain guna memenuhi kebutuhan masyarakat. Salah satu sarana yang diperlukan untuk itu adalah pengangkutan. Sebagai negara kepulauan dan negara yang sedang berkembang dalam menjalin hubungan dengan luar negeri maka Indonesia sangat membutuhkan jasa pengangkutan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain dan negara lain. Kondisi dan keadaan seperti itulah yang mengakibatkan jasa pengangkutan menjadi sangat penting.¹

Dari hal tersebut dapat kita ketahui bahwa pengangkutan memegang peranan penting dalam pembangunan. Maka dari itu peran pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin sesuai dengan fungsinya, yaitu memindahkan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.² Menurut Prof. Subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.³ Sedangkan perjanjian pengangkutan menurut H. M. N. Purwosutjipto S.H adalah: Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri

¹ Soekardono R, Hukum Dagang Indonesia jilid 11, Rajawali Press, Jakarta, 1981, hal: 4.

² H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jakarta, 1991, Djambatan, hal: 1.

³ R. Subekti. Hukum Perjanjian, PT Internasional, Jakarta, 1985, hal 1.

untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat tujuantujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁴ Kewajiban utama pengangkut adalah "menyelenggarakan" pengangkutan dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengangkut juga berkewajiban menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai di tempat tujuan yang diperjanjikan. Sebaliknya pengangkut juga berhak atas ongkos angkutan yang telah ia selenggarakan. Secara historis, dasar hukum tuntutan ke maskapai bila terjadi kecelakaan ialah Konvensi Chicago 1944, yang merupakan hasil penggabungan Konvensi Paris 1919 (Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation) yang ditandatangani 27 negara, Konvensi Pan Amerika 1927 yang berlaku di negaranegara bagian Amerika, dan Konvensi Liberia Amerika 1929 yang merupakan perjanjian penerbangan di negara-negara Amerika Latin. Ketentuan hukum penerbangan lain yang tidak kalah pentingnya ialah Konvensi Warsawa 1929, yang mengatur pertanggungjawaban maskapai dalam penerbangan internasional.

Konvensi Warsawa ini menjadi tonggak sejarah munculnya prinsip *presumption of liability* dan *limitation of liability*. Kedua prinsip itu pada intinya menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, kecuali jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian (kecelakaan) tersebut bukan karena kesalahannya. Bila tidak, maskapai harus memberikan ganti rugi dengan sejumlah uang pengganti.

⁴ R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1989, (R. Subekti I), hal: 69.

Dalam suatu pengangkutan di darat, laut, maupun udara, para penumpang sering kali terlihat membawa barang bawaan yang jumlahnya beragam, ada yang banyak dan sedikit. Meskipun barang bawaan penumpang bukan termasuk dalam obyek suatu perjanjian pengangkutan orang dengan pihak pengangkut, tetapi pada kenyataannya banyak penumpang yang membawa barang angkutan, baik yang dibawa sendiri ataupun yang dimasukkan dalam bagasi pesawat, yang kemudian menjadi suatu permasalahan. Masalah mengenai barang bawaan penumpang sangat menarik dan mendasar karena sering kali dijumpai adanya kasus-kasus yang sangat merugikan penumpang terhadap barang bawaan nya. Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, masalah perlindungan hukum terhadap barang bawaan penumpang yang sangat erat kaitannya mempunyai hubungan hukum dengan penumpang. Hubungan hukum tersebut akan menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dan penumpang selaku pemilik barang bawaan. Dengan demikian antara pengangkut dan penumpang mendapat kepastian akan kedudukan hukum serta hak dan kewajibanya dan juga ada jaminan akan kepastian hukum tentang kedudukan hukum serta hak dan kewajibanya. Secara umum transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis.

Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut adapula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk

mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.⁵ Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Dewasa ini di Indonesia terdapat kesenjangan yang cukup besar antara perkembangan dunia angkutan udara domestik di satu pihak dan hukum angkutan udara nasional di pihak lainnya. Banyak nya maskapai penerbangan di Indonesia yang melayani penerbangan domestik maupun internasional menyebabkan persaingan di dalam dunia penerbangan.

Kesenjangan tersebut sangat terasa, terutama bila di tinjau dari permasalahan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut udara atas kerugian yang timbul dalam pengangkutan udara. Adapun faktor-faktor yang menyebabkan timbulnya kesenjangan tersebut, antara lain adalah : pertama, perkembangan teknologi penerbangan yang sangat cepat; kedua, peranan dan fungsi angkutan udara yang sangat penting bagi Indonesia sebagai negara kepulauan yang sangat luas; ketiga, peraturan perundang- undangan di bidang angkutan udara, khususnya Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, sampai saat ini belum mengalami perubahan apapun sehingga banyak hal yang sudah tidak sesuai lagi. Tidak hanya mengutamakan faktor kenyamanan, akan tetapi

⁵ Abbas Salim, Manajemen Transportasi, Jakarta: Raja Grafindo. 2006. hal. 2-6

juga keamanan itu sendiri. Di satu sisi memang keberadaan angkutan udara sangat dibutuhkan oleh konsumen untuk mempermudah dan memperlancar proses aktivitas mereka, akan tetapi di sisi lain pihak pengangkut pun merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan konsumen. Prinsip tanggung jawab mutlak menetapkan bahwa maskapai selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan, dan tidak bergantung pada ada-tidaknya unsur kesalahan di pihak maskapai. Kecuali dalam hal kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan, dengan syarat maskapai harus membuktikan bahwa keterlambatan itu disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional, sebagaimana diatur di Pasal 146 UU No. 1/2009.

Pada prinsipnya yang menjadi inti pokok dari isi perjanjian pengangkutan adalah segala perbuatan pemberian dan penerima jasa yang berhubungan dengan hak& kewajiban itu bersifat timbal balik, maksudnya hak dari satu pihak merupakan kewajiban dari pihak lain. Aspek yuridis terpenting dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan udara ialah soal tanggung jawab atas kerugian- kerugian yang di luar perhitungan sehingga sering terjadi penyimpangan dalam pelaksanaan. Adanya hubungan saling ketergantungan antara pihak pengangkut dengan konsumen selaku pengguna jasa, seharusnya mampu menempatkan kesetaraan kedudukan antara pihak pengangkut dengan pihak konsumen. Namun dalam kehidupan sehari-hari masih banyak penumpang yang mengalami kejadian yang merugikan mereka. Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan membuat skripsi yang berjudul : Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Udara (Studi Kasus pada PT Garuda Indonesia).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan dalam latar belakang masalah, maka dapat ditarik perumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana perlindungan hukum pada konsumen selaku pengguna jasa Garuda Indonesia Airways?
2. Bagaimana upaya hukum yang dapat dilakukan oleh penumpang yang dirugikan akibat resiko operasional penerbangan?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penulisan berdasarkan rumusan masalah tersebut diatas yaitu :

1. Untuk mengetahui bagaimana perlindungan hukum pada konsumen pengguna jasa angkutan udara Garuda Indonesia Airways.
2. Untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum bagi penumpang yang dirugikan akibat resiko operasional penerbangan.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

1. Untuk mengetahui ketentuan hukum dalam mengatur tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang baik secara teoritis maupun dalam pelaksanaannya khususnya pada P.T Garuda Indonesia.
2. Untuk bentuk ketentuan hukum dalam mengatur tanggung jawab pengangkut udara bagi penumpang yang dirugikan akibat resiko operasional penerbangan.

3. Untuk mengetahui pengaturan mengenai hak dan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan udara antara maskapai penerbangan dan penumpangnya.

1.4.2 Manfaat Praktis

Kegunaan praktis, yaitu diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi berbagai pihak yang terkait dalam pengangkutan udara, baik itu pengangkut maupun pengirim ataupun penerima barang.

1.5 Kajian Pustaka

1.5.1 Tinjauan Umum Tentang Perjanjian dan Syarat Sah Perjanjian

Pengertian Perjanjian

Ada berbagai macam perjanjian mengenai perjanjian, diantaranya yang bersumber dari berbagai pendapat dari para ahli hukum dan menurut KUHPerdata. Dalam KUHPerdata perjanjian merupakan “suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1313 KUHPerdata. Dalam ilmu hukum, definisi tersebut dikatakan pada sisi lain dianggap terlalu sempit. Dari perkataan perbuatan dalam definisi perjanjian menurut pasal 1313 KUHPerdata, dikatakan definisi perjanjian terlalu luas, karena dapat mencakup perbuatan melawan hukum dan pengurusan kepentingan orang lain secara sukarela. Perjanjian menurut Subekti merupakan “suatu

peristiwa dimana seorang berjanji kepada seseorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.⁶

Peristiwa itu menimbulkan suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan. Perjanjian merupakan sumber perikatan disamping sumber-sumber lain. Suatu perjanjian juga dinamakan persetujuan, karena kedua belah pihak setuju untuk melaksanakan sesuatu. Peristiwa itu menimbulkan suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan. Perjanjian merupakan sumber perikatan disamping sumber-sumber lain. Suatu perjanjian juga dinamakan persetujuan, karena kedua belah pihak setuju untuk melaksanakan sesuatu. Dalam pasal 1233 KUHPerdara (selanjutnya disingkat dengan KUHPerdara) mengatur mengenai sumber perikatan dimana selain perjanjian adalah juga undang-undang. Perikatan yang lahir dari perjanjian memang dikehendaki oleh dua orang atau dua pihak yang lahir karena undang-undang diadakan oleh undang-undang di luar kemauan para pihak yang bersangkutan.

1.5.2 Pihak-Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan

1.5.2.1 Pihak Penumpang

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik angkutan darat, udara, laut, dan kereta api. Ada beberapa ciri penumpang :

⁶ R. Subekti II, hal 1.

- a) Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian pengangkutan;
- b) Membayar biaya angkutan;
- c) Pemegang dokumen angkutan.

1.5.2.2 Penumpang Angkutan Udara

Penumpang adalah setiap orang yang diangkut dengan pesawat udara oleh pengangkut berdasarkan suatu perjanjian angkutan udara dengan atau tanpa bayaran . Di dalam draft convention September 1964 pernah dirumuskan tentang defenisi penumpang di mana disebutkan bahwa penumpang adalah setiap orang yang diangkut dalam pesawat udara, kecuali orang yang merupakan anggota awak pesawat, termasuk pramugara atau pramugari. Dengan defenisi tersebut, maka jelaslah semua yang termasuk awak pesawat sebagai pegawai pengangkut tidak tergolong sebagai penumpang, sedangkan pegawai darat pengangkut yang turut serta atau diangkut dengan pesawat udara baik untuk keperluan dinas pada perusahaan penerbangannya maupun untuk kepentingan pribadi dianggap sebagai penumpang biasa .

1.5.3 Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan Udara

Dalam perjanjian pengangkutan terdapat hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan dengan baik. Hak dan kewajibana timbul karena adanya hubungan hukum diantara para pihak. Berikut

dipaparkan hak dan kewajiban pengangkut dan penumpang pada transportasi udara.

1.5.4 Hak dan Kewajiban Pengangkut

1.5.4.1 Kewajiban Pengangkut

Secara umum kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang beserta bagasinya dan menjaganya dengan sebaik-baiknya hingga sampai di tempat tujuan. Akan tetapi di dalam OPU 1939 ditegaskan kewajiban pengangkut pada transportasi udara, yaitu sebagai berikut:

- a) Pasal 8 ayat (3), Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang-barang diterimanya.
- b) Pasal 16 ayat (2), Bila barang sudah tiba di pelabuhan udara tujuan, pengangkut berkewajiban untuk memberitahu kepada penerima barang, kecuali bila ada Perjanjian sebaliknya.
- c) Pasal 17 ayat (1), Bila penerima tidak datang, bila ia menolak untuk menerima barang-barang atau untuk membayar apa yang harus dibayarnya, atau bila barang-barang tersebut disita, pengangkut wajib menyimpan barang-barang itu di tempat yang cocok atas beban dan kerugian yang berhak.
- d) Pasal 17 ayat (2), Pengangkut wajib memberitahukan kepada pengirim, dan dalam hal ada penyitaan, juga kepada penerima, secepat-cepatnya dengan telegram atau telepon,

atas beban yang berhak tentang penyimpanan itu dan sebab-sebabnya.

Ada beberapa kewajiban pokok pengangkut udara, yaitu sebagai berikut:

- 1) Mengangkut penumpang dan/atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan sebagai imbalan haknya memperoleh pembayaran biaya angkutan;
- 2) Mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan pesawat udara niaga;
- 3) Dapat menjual kiriman yang telah disimpan (bukan karena sitaan) yang karena sifat dari barang tersebut mudah busuk, yang lebih dari 12 (dua belas) jam setelah pemberitahuan tidak diambil oleh penerima kiriman barang;
- 4) Bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

1.5.5 Konsumen

Menurut undang-undang Perlindungan Konsumen nomor 8 tahun 1999 menyatakan bahwa konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi

kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.⁷

1.5.6 Hak Penumpang

Seorang penumpang dalam perjanjian angkutan udara tentunya mempunyai hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan. Di samping itu juga penumpang atau ahli warisnya berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atas pesawat udara yang bersangkutan. Selain itu hak-hak penumpang lainnya adalah menerima dokumen yang menyatakannya sebagai penumpang, mendapatkan pelayanan yang baik, memperoleh keamanan dan keselamatan selama dalam proses pengangkutan dan lain-lain.

1.5.7 Kewajiban Penumpang

Sebagai salah satu pihak dalam perjanjian angkutan udara maka penumpang memiliki kewajiban-kewajiban sebagai berikut:

- a) Membayar uang angkutan, kecuali ditentukan sebalinya
- b) Mengindahkan petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya yang berwenang untuk itu
- c) Menunjukkan tiketnya kepada pegawai-pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta

⁷ Shidarta, Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, PT Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 2006, hal 1

- d) Tunduk kepada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya
- e) Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang-barang berbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawa naik sebagai bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya.

Apabila penumpang tidak melaksanakan kewajibannya itu, maka sebagai konsekuensinya pengangkut udara berhak untuk membatalkan perjanjian angkutan udara itu. Disamping itu juga apabila penumpang yang melalikan kewajibannya itu kemudian menimbulkan kerugian sebagai akibat perbuatannya itu, maka ia sebagai penumpang harus bertanggung jawab atas kerugian tersebut.

1.5.8 Hubungan Hukum dan Dokumen dalam Pengangkutan Udara

1.5.8.1 Konsep dan Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian. Pengangkutan merupakan bentuk perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pihak yang diangkut (penumpang dan/atau pengirim) dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke suatu tempat tujuan tertentu, dan pihak penumpang dan/atau pengirim mengikatkan dirinya pula untuk membayar sejumlah uang atau ongkos pengangkutan.

Menurut Pasal 1313 KUHPdata, yang dimaksud dengan persetujuan adalah "Suatu perbuatan dimana satu orang/lebih mengikatkan diri terhadap satu orang/lebih (dalam pasal ini terlihat bahwa terdapat perjanjian yang sepihak, sedangkan kenyataannya, perjanjian seseorang/lebih mengikatkan diri untuk melakukan prestasi/kontra prestasi), jadi perjanjian tersebut berisi tentang perikatan. "Perikatan" merupakan suatu hubungan hukum dimana satu pihak timbul kewajiban dan dipihak lain timbul hak." Dalam dunia bisnis perikatan timbul karena perjanjian tetapi disamping itu perikatan timbul oleh karena Undang-undang. Sedangkan mengenai syarat-syarat umum sahny suatu perjanjian diatur dalam Pasal 1320 KUHP, menurut ketentuan pasal tersebut perjanjian sah apabila :

1. Adanya kata sepakat antara para pihak yang akan mengadakan perjanjian (kedua pihak harus setia-sekata)
2. Cakap untuk membuat perjanjian
3. Mengenai hal tertentu
4. Adanya sebab yang halal

Hukum perjanjian menganut "asas kebebasan berkontrak dalam Pasal 1338 KUH Perdata, setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya, hal ini mengandung makna bahwa

setiap orang boleh membuat perjanjian apa saja asal tidak bertentangan dengan undang-undang, disamping menganut “asas kebebasan berkontrak” juga menganut “asas konsensualisme/konsensualitas.” sebagai mana dinyatakan pada Pasal 1320 KUH Perdata. Artinya : perjanjian itu sudah dianggap lahir sejak terjadinya kata sepakat. Perjanjian pengangkutan terjadi setelah sebelumnya didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pengangkut dan penumpang/pengirim secara timbal balik.

1.5.8.2 Perjanjian Pengangkutan Udara

Sebelum dipaparkan mengenai perjanjian pengangkutan udara terlebih dahulu dijelaskan mengenai hukum Pengangkutan Udara. Hukum pengangkutan udara adalah sekumpulan aturan (kaidah, norma) yang mengatur masalah lalu lintas yang berkaitan dengan pengangkutan penumpang dan barang dengan pesawat udara. Hukum pengangkutan udara (Air Transportation) adalah merupakan bagian daripada hukum penerbangan (Aviation Law) dan hukum penerbangan merupakan bagian dari hukum udara (air Law). Hukum udara adalah sekumpulan peraturan yang menguasai ruang udara serta penggunaannya di lingkungan penerbangan. Sedangkan hukum penerbangan adalah kumpulan peraturan yang secara khusus mengenai penerbangan, pesawat udara,

ruang udara dan peranannya sebagai unsur yang perlu bagi penerbangan. Dengan demikian, hukum udara lebih luas cakupannya dari pada hukum penerbangan atau hukum pengangkutan udara. Dalam peraturan perundang-undangan juga dijelaskan beberapa definisi yang berkenaan dengan kegiatan pengangkutan udara, yaitu antara lain: dalam Pasal 1 Undang Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, menentukan beberapa ketentuan umum, yaitu antara lain :

1. Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait;
2. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara;
3. Angkutan udara adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Perjanjian pengangkutan udara adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut udara dan pihak penumpang atau pihak pengirim udara, dengan imbalan bayaran atau suatu prestasi lain. Dalam arti luas suatu perjanjian angkutan udara dapat merupakan

sebagian dari suatu perjanjian pemberian jasa dengan pesawat udara. Menurut G Kartasapoetra, perjanjian pengangkutan udara adalah suatu perjanjian antara pengangkut dengan pihak penumpang atau pihak pengirim barang untuk mengangkut penumpang atau barang dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau prestasi lain⁸.

1.5.9 Asas-Asas Hukum Pengangkutan

Dalam setiap undang-undang yang dibuat pembentuk undang-undang, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan fondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Bila asas-asas di kesampingkan, maka runtuhlah bangunan undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya⁹. Mertokusumo memberikan ulasan asas hukum sebagai berikut:

“...bahwa asas hukum bukan merupakan hukum kongkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang kongkrit yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sufatsifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan kongkrit tersebut”¹⁰.

⁸ G. Kartasapoetra dan E. Roekasih, *Segi-Segi Hukum Dalam Charter dan Asuransi Angkutan Udara*, Bandung : Amico, 1982, hal 14

⁹ Yusuf Shofie, 2002, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hal 25

¹⁰ Sudikno Mertokusumo, 1996, *Penemuan Hukum: Suatu Pengantar*, Liberty, Jakarta, hal 5-6

Asas hukum bukan merupakan peraturan hukum, namun tidak ada hukum yang bisa dipahami tanpa mengetahui asas-asas hukum yang ada di dalamnya, asas-asas hukum memberi makna etis kepada setiap peraturan-peraturan hukum serta tata hukum selanjutnya dipaparkan bahwa asas hukum ia ibarat jantung peraturan hukum atas dasar dua alasan yaitu, pertama asas hukum merupakan landasan yang paling luas bagi lahirnya suatu peraturan hukum. Ini berarti bahwa penerapan peraturan-peraturan hukum itu dapat dikembalikan kepada asas-asas hukum. Kedua, karena asas hukum mengandung tuntunan etis, maka asas hukum diibaratkan sebagai jembatan antara peraturan.

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum, yang terbagi ke dalam dua jenis, yaitu bersifat publik dan bersifat perdata, asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah. Asas-asas yang bersifat publik biasanya terdapat di dalam penjelasan undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan, sedangkan asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.

1.5.9.1 Asas-asas Hukum Pengangkutan Bersifat Publik

Ada beberapa asas hukum pengangkutan yang bersifat publik, yaitu sebagai berikut:

- a. Asas manfaat yaitu, bahwa penerbangan harus dapat memberikan manfaat sebesarbesarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan;
- c. Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
- d. Asas keseimbangan yaitu, bahwa penerbangan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia

jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;

- e. Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- f. Asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi;
- g. Asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan;
- h. Asas percaya pada diri sendiri yaitu, bahwa penerbangan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa.
- i. Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

1.5.9.2 Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Perdata

Dalam kegiatan pengangkutan terdapat hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang, hubungan hukum tersebut harus di dasarkan pada asas-asas hukum. Asas hukum pengangkutan bersifat perdata terdiri dari; sebagai berikut:

- a. Asas konsensual yaitu, perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung dengan dokumen pengangkutan;
- b. Asas Koordinatif yaitu, pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Meskipun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pengirim barang. Pengangkut merupakan salah satu bentuk pemberian kuasa.
- c. Asas campuran yaitu, pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni,

pemberian kuasa, penyimpanan barang dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

- d. Asas pembuktian dengan dokumen yaitu, setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan untuk jarak dekat biasanya tidak ada dokumen atau tiket penumpang, contohnya angkutan dalam kota.

1.5.10 Syarat-syarat sahnya perjanjian

Pasal 1320 KUHPerdara menentukan syarat-syarat untuk sahnya perjanjian, yakni :

- a. Adanya kata sepakat bagi mereka yang mengikat dirinya.
- b. Cakap untuk membuat suatu perjanjian.
- c. Adanya suatu hal tertentu.
- d. Adanya sebab yang halal dalam perjanjian.

Syarat yang pertama dan kedua yaitu kata sepakat dan kecakapan untuk membuat suatu perjanjian disebut sebagai syarat subyektif karena mengenai para pihak yang mengikatkan diri dalam suatu perjanjian atau subyek dari perbuatan hukum yang dilakukan. Jika

syarat subyektif tidak terpenuhi maka perjanjiannya bukan batal demi hukum melainkan salah satu pihak dalam perjanjian tersebut mempunyai hak untuk meminta perjanjian tersebut dibatalkan. Sedangkan suatu hal tertentu dan atau suatu sebab yang halal disebut sebagai syarat obyektif. Jika syarat obyektif tidak terpenuhi maka perjanjian dianggap tidak pernah ada tidak pernah dilahirkan.

1.5.11 Perjanjian Angkutan Udara

Tiket pesawat udara yang standar sebenarnya merupakan gabungan antara tiket penumpang dan bagasi dan isinya lebih lengkap, seperti nama penumpang, jenis kelamin, berat badan rute yang diterbangi, syarat-syarat perjanjian, jenis barang yang dapat dibawa ke dalam kabin, undang-undang yang berlaku bagi angkutan, jenis barang yang dilarang atau dibatasi angkutannya, harga tiket, nama pengangkut, tanggal dikeluarkannya tiket dan lain-lain. Sebagaimana dikatakan di atas, dibandingkan dengan tiket bus, tiket kereta api, tiket Garuda Indonesia Airways misalnya, jauh lebih lengkap, yang terdiri dari beberapa halaman. Pada salah satu halaman bahkan tercantum apa yang dinamakan “Syarat-syarat Perjanjian”. Tetapi tetap saja tiket pesawat dapatkah dikatakan sebagai suatu perjanjian angkutan. Suatu perjanjian angkutan adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut dan penumpang atau pengirim barang, berdasarkan perjanjian mana penumpang atau barang

akan diangkut oleh pengangkut, dengan imbalan bayaran atau suatu prestasi lain.¹¹

1.5.11.1 Pelayanan

Pada setiap jenis angkutan yang menjual jasa unsur pelayanan merupakan produk total daripada perlakuan terhadap pemakai jasa, mulai dari membeli tiket di tempat pemberangkatan sampai ia dengan selamat meninggalkan kendaraan atau alat angkutan ditempat tujuan.

Setiap penumpang yang pernah mempergunakan bis kota di kota Jakarta akan dapat berbicara tentang mutu pelayanan yang diperolehnya, akan tetapi tidak kurang pula keluhan-keluhan yang akan terdengar dari penumpang alat angkutan yang paling mahal, yang jasa angkutan meliputi pula tersediannya angkutan atau frekuensi pengangkutan yang tersedia, ketepatan waktu berangkat dan tiba, kenyamanan dalam alat angkutan, mudahnya memperoleh tiket dan lain-lain.

1.5.11.2 Keselamatan

Keselamatan penerbangan pada masa ini adalah hasil keseluruhan dari kombinasi berbagai faktor dan masalah. Faktor-faktor yang menentukan ada tidaknya keselamatan penerbangan adalah :

a. Pesawat udara

¹¹ E. Suherman, Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara (Kumpulan Karangan Tentang Hukum Udara & Hukum Angkasa)., Penerbit Alumni, Bandung, 1984, hal 166.

- b. Personil
- c. Sarana penerbangan
- d. Operasi penerbangan
- e. Badan-badan pengatur

1.5.11.3 Tanggung Jawab Pengangkut Dan Asuransi

Dalam prakteknya di Indonesia terdapat perbedaan pengertian, bahkan tanggung jawab pengangkut dan asuransi. Seringkali masalah tanggung jawab diidentikkan dengan masalah asuransi, suatu hal yang mungkin dapat merugikan bagi pemakai jasa angkutan udara. Misalnya tiket Garuda yang berbunyi “penumpang yang namanya tercantum dalam tiket ini dipertanggungjawabkan pada PN Asuransi Kerugian Jasa Raharja berdasarkan undang-undang No. 33/1964 jo Peraturan-peraturan pelaksanaannya” dapat menyesatkan pemakai jasa angkutan tersebut bila tidak disertai kalimat yang tegas-tegas menyatakan bahwa penerimaan asuransi Jasa Raharja tidak menghilangkan hak pemakai jasa angkutan atau ahli warisnya untuk mendapatkan ganti rugi.

1.5.12 Perlindungan Hukum bagi Pemakai Jasa Angkutan Udara

Masalah perlindungan hukum mempunyai pengertian yang amat luas. Adalah suatu kekeliruan apabila masalah perlindungan ini hanya dinjau dari satu aspeknya saja, yaitu aspek keselamatan atau perlindungan terhadap bahaya-bahaya dan resiko-risiko dalam

pengangkutan, meskipun memang harus kita akui bahwa aspek inilah yang manifestasinya paling nyata dan paling terasa.

Unsur-unsur perlindungan hukum bagi pemakai jasa angkutan adalah sebagai berikut :

- a. Perjanjian angkutan, termasuk aspek peratrifan, syarat-syarat angkutan dan dokumen angkutan.
- b. Pelayanan
- c. Keselamatan
- d. Tanggung jawab pengangkut dan asuransi

Keempat unsur ini tidak dapat dipisahkan dalam rangka perlindungan hukum terhadap risiko-risiko angkutan, bukan saja risiko fisik tetapi risiko tekad seperti pelayanan yang tidak memuaskan, kelambatan-kelambatan dan sebagainya.

1.5.12.1 Pengertian Perlindungan Hukum

Pengertian perlindungan dalam ilmu hukum adalah suatu bentuk pelayanan yang wajib dilaksanakan oleh aparat penegak hukum atau aparat keamanan untuk memberikan rasa aman, baik fisik maupun mental, kepada korban dan sanksi dari ancaman, gangguan, teror, dan kekerasan dari pihak manapun yang diberikan pada tahap penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan atas pemeriksaan di sidang pengadilan.¹²

¹² pengertian-perlindungan-hukum, <http://id.shvoong.com/law-and-politics/administrative-law>, 9 November 2011, 23.00 wib

1.5.12.2 Perlindungan Hukum Bagi Pemakai Jasa Angkutan Udara

Stake Holder terbesar dalam industri penerbangan adalah para pengguna jasa angkutan udara atau lazim disebut sebagai penumpang. Amat jarang atau bahkan tidak ada maskapai penerbangan yang membeli pesawat terbang dengan uang cash. Biasanya pembelian atau penyewaan pesawat dilakukan dengan kredit.

Perlindungan terhadap para penumpang masih jauh dari memadai. Keterlambatan kedatangan penumpang, pastilah diganjar dengan ditinggalkannya penumpang tersebut dan juga dipotongnya sekian persen uang tiket apabila hendak digunakan kembali, bahkan tidak jarang tiket tersebut dianggap “hangus”. Sebaliknya apabila pihak Maskapai penerbangan yang menyebabkan keterlambatan penerbangan terjadi, hampir dapat dipastikan para penumpang tidak akan memperoleh kompensasi apapun. Masyarakat harus bisa melindungi diri juga dari tindakan pengangkut yang membuat kerugian bagi konsumen, konsumen dalam hal ini harus membuat dirinya cerdas dan lebih selektif untuk memilih pengangkut udara yang dapat memberikan pelayanan yang bagus

Sangat tidak adil, dan juga posisi penumpang menjadi sangat tidak menguntungkan. Terlebih lagi berkaitan dengan

proses ganti rugi apabila terjadi kecelakaan, mulai dari kecelakaan ringan sampai kecelakaan yang merenggut jiwa manusia.

Modal transportasi udara memiliki peranan yang penting dan strategis baik dalam perspektif kegiatan bisnis maupun dalam perspektif wawasan nusantara yaitu sebagai sarana penghubung antar daerah. Transportasi udara selain sebagai sarana migrasi atau perpindahan baik manusia maupun barang-barang, juga sebagai sarana penunjang mobilitas para pelaku bisnis dan perdagangan baik dari di tingkat lokal maupun bisnis internasional. Dipilihnya modal transportasi udara karena jenis modal ini memiliki karakteristik, yaitu mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, dan memiliki tingkat keselamatan yang tinggi. Akan tetapi dalam kurun waktu beberapa tahun terakhir banyak terdapat peristiwa kecelakaan pada transportasi udara yang memakan atau menimbulkan banyak kerugian baik jiwa maupun harta.

Setiap terjadinya peristiwa kecelakaannya tentunya akan berdampak secara hukum, karena selalu membawa dampak kerugian sehingga melahirkan tanggung jawab hukum. Dalam hal ini terutama bagi perusahaan penerbangan atau pengangkut (carrier) terhadap penumpang dan pemilik

barang, baik sebagai para pihak dalam perjanjian maupun sebagai konsumen. Selain banyaknya kecelakaan pesawat yang berakibat kematian dan cacat, ternyata dalam praktik penyelenggaraan transportasi udara banyak pelanggaran hak-hak penumpang oleh maskapai penerbangan, sehubungan dengan itu perlu adanya penegakan hukum. Dalam menentukan tanggung jawab pengangkut tentunya harus mengacu pada peraturan perundang-undangan sehingga terdapat kepastian hukum, apa bentuk tanggung jawabnya, apa persyaratan untuk dapat bertanggung jawab, berapa besar kerugian yang harus dibayar dan lain-lain.

Penentuan tanggung jawab perusahaan penerbangan dalam perspektif hukum merupakan sarana bagi perlindungan hukum bagi konsumen pengguna jasa transportasi udara. Berdasarkan hasil penelitian, di dalam tata hukum positif nasional terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang transportasi udara. Peraturan perundang-undangan tersebut antara lain sebagai berikut:

- 1) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan
- 2) Ordonansi Penerbangan 1939 atau OPU 1939
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara

- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang keamanan dan keselamatan Penerbangan
- 5) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

1.5.13 Syarat-syarat umum pengangkutan :

1.5.13.1 Perjanjian standar

Sebagaimana disinggung di atas syarat-syarat perjanjian angkutan sebenarnya adalah yang ditetapkan oleh perusahaan penerbangan secara sepihak. Penumpang tidak kuasa merubah syarat-syarat ini, karena perjanjian angkutan merupakan perjanjian standar. Dari segi inilah diperlukan jaminan bahwa perjanjian standar tersebut cukup adil dan memperhatikan kepentingan konsumen.

1.5.13.2 Tanggung Jawab Pengangkut

Suatu perjanjian pada umumnya bersifat konsensual, artinya perjanjian dianggap ada sejak tercapainya kesepakatan di antara para pihak mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian ini dianggap sudah lahir dengan segala akibat hukumnya, apabila telah terjadi kesepakatan antara penjual dan pembeli mengenai harga dan barang. Perjanjian pengangkutanpun mempunyai sifat yang konsensual oleh karena perjanjian ini dianggap lahir pada saat terjadinya kesepakatan antara pengangkut dengan pengirim barang mengenai harga dan barang. Perjanjian pengangkutan udara

pun mempunyai sifat yang konsensual. Oleh karena itu, perjanjian ini dianggap lahir pada saat terjadinya kesepakatan antara pengangkutan dan/atau pengirim barang mengenai jasa dan harga akan tetapi walaupun perjanjian pengangkutan ini sudah dianggap lahir pada saat terjadinya kesepakatan, namun tidak berarti bahwa pelaksanaan perjanjian itupun terjadi pada saat yang sama karena pelaksanaannya sering ditangguhkan terlebih dahulu.

Saat mulai terjadinya pengangkutan pada perjanjian pengangkutan barang kiriman dan pengangkutan bagasi adalah sama, yaitu ketika barang kiriman atau bagasi berada di bawah pengawasan-pengawasan pengangkut. Pada pengangkutan barang kiriman, pemuatan dan penyerahannya dapat terjadi diluar lapangan terbang, bahkan menurut ketentuan dalam pasal 25 ayat (3) Ordinansi Pengangkutan Udara 1939, dapat pula meliputi pengangkutan darat, pengangkutan laut dan pengangkutan sungai, sepanjang hal itu dilaksanakan dalam hubungannya dengan pemuatan, penyerahan atau pemindahan muatan.

Melihat pengertian terjadinya suatu pengangkutan udara dapat bermacam-macam maka untuk menentukan saat mulai dan berakhirnya pengangkutan udara, terlebih dahulu perlu diketahui apakah pengangkutan itu terjadi dalam perjanjian pengangkutan dan penumpang dan/atau bagasi.

Pengangkutan bagasi terjadi selama barang-barang penumpang berada dalam pengawasan pengangkutan, yaitu mulai pada saat penumpang menyerahkan barangnya kepada pengangkut untuk diangkut ketempat tujuan dan berakhir pada saat tiba ditempat tujuan, maka saat itu pula berlaku tanggung jawab pengangkut atas bagasi.

Demikian juga dengan pengangkutan penumpang yang terjadi pada saat penumpang mulai menyerahkan atau menunjukan tiket kepada pengangkut dan memiliki pesawat terbang untuk diangkut ke tempat tujuan dan berakhirnya pada saat pengangkut menurunkan penumpang ke tempat lain.

Penumpang adalah aspek tanggung pengangkut. Dalam syarat-syarat perjanjian angkutan tidak boleh ada suatu ketentuan yang membebaskan pengangkut dari tanggung jawab atau menetapkan suatu bahasan atau menetapkan suatu batas tanggung jawab yang lebih rendah dari batas yang ditentukan oleh undang-undang.

Tentang kapan pengangkut udara dapat dipertanggungjawabkan sehubungan dengan timbulnya kerugian sebagai akibat penumpang meninggal dunia, menagalami luka atau penderitaan lainnya.¹³

¹³ E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989, Hal 150

Pasal 24 Ordonansi menentukan adanya 3 (tiga) syarat yang harus dipenuhi. Ketiga syarat tersebut adalah :

- a. Kerugian harus disebabkan oleh suatu kecelakaan.
- b. Kecelakaan tersebut harus ada hubungannya dengan pengangkutan udara.
- c. Kecelakaan tersebut terjadi dalam pesawat udara; atau selama penumpang melakukan kegiatan embarkasi atau disembarkasi.

Hal-hal yang perlu mendapat perhatian sehubungan dengan masalah tanggung jawab pengangkut udara nasional, terutama dalam kaitannya dengan usaha pembentukan undang-undang angkutan udara nasional yang baru, antara lain, mengenai : prinsip tanggung jawab yang dianut, ruang lingkup tanggung jawab pengangkut udara, macam kerugian yang dapat diberikan santunan (khususnya yang menyangkut penderitaan mental), tanggung jawab pengangkut akibat kelambatan, batas tanggung jawab pengangkut udara, pembebasan tanggung jawab pengangkut.

Titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya adalah tentang prinsip-prinsip tanggung jawab (liability principle) yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu beragantung kepada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai

dengan perkembangan masyarakat), maupun ditinjau secara mikro (sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik darat, laut atau udara), setidaknya ada 3 (tiga) prinsip atau teori mengenai tanggung jawab yang dikenal, ialah :

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (fault liability, liability based on fault principle);
- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (rebuttable presumption of liability principle);
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (no-fault liability, absolute atau strict liability principle).

1.5.13.3 Masalah Asuransi

Suatu aspek penting dalam rangka perlindungan bagi penumpang pesawat udara adalah bahwa pengangkut pada umumnya mengasuransikan dirinya terhadap risiko-risiko yang dihadapinya dalam melakukan kegiatan-kegiatannya, antara lain yang terpenting bagi penumpang adalah bahwa ia mengasuransikan risiko tanggung jawabnya terhadap penumpang.

1.5.14 Konsumen dan Penumpang

Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk

diperdagangkan. Dan dalam hal ini konsumen selaku pengguna jasa angkutan udara PT. Garuda Indonesia Airways adalah penumpang. Penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut.

Penumpang bisa dikelompokkan dalam dua kelompok:

- Penumpang yang naik suatu mobil tanpa membayar, apakah dikemudikan oleh pengemudi atau anggota keluarga.
- Penumpang umum adalah penumpang yang ikut dalam perjalanan dalam suatu wahana dengan membayar, wahana bisa berupa taxi, bus, kereta api, kapal ataupun pesawat terbang.

Penumpang mempunyai hak-hak yang merupakan tanggung jawab dari pada PT. Garuda Indonesia Airways. Bila hak penumpang dilanggar pengangkut maka pihak penumpang dapat menuntut haknya selaku penumpang yang mengalami kerugian akibat pengangkut yang tidak melaksanakan kewajibannya.

1.6 Metode Penelitian

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1.6.1 Pendekatan Masalah

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penulisan ini adalah pendekatan yuridis-empiris yaitu pendekatan dari sudut pandang ketentuan hukum atau perundang-undangan yang berlaku

dan yang diterapkan kepada pengguna jasa pengangkutan udara pada P.T Garuda Indonesia di samping pendekatan secara sosiologis yaitu pendekatan dengan melihat kenyataan dalam praktek, sejauh mana peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan masalah tersebut diterapkan.

1.6.2 Jenis Penelitian

Data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Oleh karena itu, cara yang ditempuh dalam penelitian ini dibedakan dua macam yaitu :

1.6.2.1 Studi Kepustakaan

Oleh karena penelitian menggunakan pendekatan yuridis empiris, maka penelitian ini di lebih dititik beratkan pada penelitian lapangan, yang didukung atau diawali dengan penelitian kepustakaan.

1. Sumber bahan hukum

Data sekunder terdiri dari :

a. Bahan hukum primer merupakan bahan yang berupa peraturan perundang-undangan, dalam penulisan ini bahan hukum primer yang digunakan adalah

1. Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939:100

2. Undang-undang No 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan

3. Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang angkutan udara
 4. Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 Tentang keamanan dan keselamatan penerbangan
 5. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Wetboek Van Koophandel), Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1992 Tentang Perlindungan Konsumen
 6. Ordinasi Pengangkatan Udara (Luchtvervoer Ordonanti – Staatblad 1939 – 100)
 7. Kitab Undang-undang Hukum Perdata.
- b. Bahan hukum sekunder, antara lain berupa tulisan-tulisan dari para pakar dengan permasalahan yang diteliti ataupun yang berkaitan dengan bahan hukum primer meliputi literatur-literatur yang berupa buku, jurnal, makalah dan hasil penelitian adalah sebagai berikut :
1. G. Kartasapoetra dan E. Roekasih, Segi-Segi Hukum Dalam Charter dan Asuransi Angkutam Udara.
 2. DR. E. Saefullah Wiradipradja, S.H., LL.M, Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan nasional.
 3. Martono. K, S.H., LLM, Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.
- c. Bahan hukum tersier, anantara lain berupa bahan-bahan yang bersifat menunjang bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum, kamus bahasa, artikel

pada surat kabar atau koran dan majalah adalah sebagai berikut :

1. Prof. Drs. S. Wojowasito dan Drs. Tito Wasito W, Kamus Lengkap Inggris-Indonesia Indonesia-Inggris.
2. Daryanto S.S., Kamus Lengkap Bahasa Indonesia.
3. Jhon M. Echols dan Hassan Shadily, Kamus Inggris Indonesia.

2. Sarana Penelitian

Sarana yang digunakan dalam penelitian kepastakaan ini adalah studi dokumen atau bahan pustaka, yakni dengan mempelajari bahan-bahan yang merupakan data sekunder, meliputi peraturan perundang-undangan, berbagai tulisan berupa buku, makalah dan artikel yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

1.6.2.2 Studi Lapangan

Penelitian lapangan dibutuhkan guna mendukung validitas data yang diperoleh dari penelitian lapangan.

1. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Bandara Udara Juanda Internasional Jawa Timur. Penulis meneliti pelayanan maskapai Garuda Indonesia Airways data penerbangan domestik, baik keberangkatan maupun kedatangan, alasannya adalah sebagai berikut :

- a. Jumlah penerbangan sipil di Bandara Udara Juanda termasuk yang paling sibuk di Indonesia setelah Bandara Udara Soekarno Hatta di Jakarta.
- b. Garuda Indonesia merupakan penerbangan Nasional yang mau tidak mau harus mengutamakan pelayanan.

2. Responden

Responden dalam penelitian lapangan adalah mereka yang terlibat secara langsung dalam kemanfaatan ataupun ketidaknyamanan dari sistem operasional pengangkutan udara yaitu maskapai Garuda Indonesia Airways, yaitu : penumpang maskapai Garuda Indonesia Airways dengan ketentuan diambil masing-masing penumpang dengan 30 sampel untuk wanita dan 30 sampel untuk pria.

3. Narasumber

Untuk melengkapi data yang diperoleh dari responden selanjutnya ditentukan narasumber, yaitu Kepala Cabang Garuda Indonesia Airways di Juanda Internasional Airport.

1.6.3 Teknik Analisis Data

Dalam hal analisis data, penulis menggunakan analisis data secara deskriptif kualitatif. Data sekunder yang diperoleh akan dikemukakan dan dianalisis untuk mendapatkan jawaban atas

permasalahan. Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan suatu kebenaran yaitu dengan menguraikan data yang sudah terkumpul sehingga dengan demikian dapat dilakukan pemecahan masalah.

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini terbagi dalam beberapa bab yang tersusun secara sistematis. Adapun Sistematika Penulisan adalah sebagai berikut:

Bab I, Adalah bab pendahuluan yang terdiri dari latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian, dibagi menjadi manfaat teoritis dan manfaat praktis.

Bab II, Dalam bab ini penulis akan menguraikan lebih lanjut tentang tema proposal untuk kemudian dijadikan sebagai pijakan dalam pembahasan bab-bab selanjutnya yang relevan dengan pokok bahasan yaitu (resiko operasional penerbangan yang berupa keterlambatan penerbangan, kerusakan barang, penundaan/pembatalan dan kecelakaan penerbangan), dan pada khususnya perlindungan hukum bagi penumpang angkutan udara (studi kasus pada P.T Garuda Indonesia).

Bab III, Penulis mencoba memaparkan mengenai penyajian data dan pemecahan masalah yang pada prinsipnya adalah sebagai salah satu alternatif jalan keluar dari permasalahan yang dibahas pada proposal ini. Meliputi bentuk perlindungan hukum bagi penumpang yang dirugikan akibat resiko operasional penerbangan.

Bab IV, Merupakan bab penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Dalam bab ini penulis mencoba menyimpulkan dan memberikan usulan-usulan mengenai permasalahan yang telah dibahas dalam penulisan skripsi ini.